



PASAJES EN 1617

NOTICIAS SECRETAS QUE AL REY D. FELIPE III
DIRIGIÓ D. DIEGO DE VILLALOBOS Y BENABIDES,
COMISIONADO ESPECIAL PARA ESTE EFECTO POR
DICHO MONARCA

En los documentos inéditos que existen en el archivo de la Biblioteca Nacional referentes á la provincia de Guipúzcoa, se halla uno que trata del hermoso puerto de Pasajes, interesante para la historia de esta villa, por cuyo motivo he sacado de él una copia al mismo tiempo que lo hacía de otros documentos, de los cuales he dado cuenta en la sesión últimamente celebrada por la Comisión de Monumentos.

El trabajo del Sr. Villalobos es extenso y prolijo: por él se viene en conocimiento exacto del estado en que se encontraba el puerto principal de Guipúzcoa á principios del siglo XVII, conteniendo datos curiosos referentes á la parte comercial, número de habitantes, casas habitadas y derruidas y estado del fondo de la bahía.

En el escrito de que me ocupo, demuestra su autor haber estudiado el asunto que relato con mucha atención, y, aunque con estilo poco

ameno, describe gráficamente los abusos que venía á conocer para cumplir la alta misión que se le confirió.

Dos años antes que el Sr. Villalobos fuese investido por S. M. con el encargo que refiero, había venido á San Sebastián un juez de comisión, por mandato de una Real Cédula para averiguar la razón de los impuestos que pesaban sobre el puerto del Pasaje, y otras cuestiones relacionadas con el libre comercio de dicha población.

La entonces villa de San Sebastián exhibió ante el juez¹ todos los papeles, libros, títulos y privilegios que sobre este asunto tenía; resultando de ellos que cobraba por los impuestos: del pan, renta de fanega, de la media fanega al hospital, del peso de la lonja, del café y peso de la harina, entre otros; la suma de cuatro cuentos 632.559 maravedises, que hacen 12.386 ducados, sin contar las rentas de los propios, que ascendían á más de 26.000 reales.

Parece resultar de la información indicada, que San Sebastián se excedía en sus atribuciones; pues de todos los impuestos antes referidos, existe una relación que comenta uno por uno los vejámenes de estas gabelas y se demuestra en ella que por los privilegios dados no tenía atribuciones la entonces villa para cobrar tal número de tributos.

Esta digresión del objeto principal de mi trabajo, es necesaria para explicar la venida del comisionado Villalobos, que fué nombrado cuando se hallaba pendiente el pleito entre Rentería y San Sebastián ante el Real Consejo de Hacienda sobre el libre comercio del puerto del Pasaje, sosteniendo la primera de dichas villas que por el estado en que tenía la segunda al dicho puerto, resultaría, *entre otro montón de agravios*, estos cuatro: *La pérdida del dicho puerto; el menoscabo de la marinería de los lugares cercanos; las vejaciones que padecen en el despacho de las cosechas y provisiones de los granos y demás menesteres, y la ruina y pobreza de los dichos lugares.*

A pesar de encontrarse en tramitación el pleito y de haber recurrido San Sebastián para que no se hiciese novedad, se nombró comisionado especial al Sr. Villalobos, cuyo trabajo es el que voy á dar á conocer.

El documento comienza con una breve exposición al Rey D. Felipe III, en la cual le dice:

(1) Estos datos están tomados de un folleto titulado: *Algunos pocos papeles de los muchos que el lugar del Passage de Fuenterrabía tenía de los ilustres cargos y servicios etc.*

«Señor: Satisfaciendo todos los capítulos que V. M. se ha servido mandarme en la instrucción secreta que se me dió en lo tocante al Puerto del Pasage, irá esta relación ajustada con lo visto por mí é informaciones hechas de oficio. También pondré al principio de los capítulos y razonadas las instrucciones dadas por V. M., haciéndome esforzado por cumplir el regio encargo dado por V. M., á la cual me une, así como á mis antepasados, una lealtad sin límites.»

El capítulo 1.º comienza por copiar la orden dada al Sr. Villalobos y que dice así:

«En llegando á aquella Provincia embiareys á mi Virey de Navarra la carta que llevais pura el que se le ordena que como Capitan general de ella os haga asistir con el fauor y ayuda que vieredes menester para que tanto mejor acudais á la execución de lo que llevais á cargo.»

A continuación dice el Sr. Villalobos que habiendo llegado al lugar de Urnieta, con nombre supuesto, remitió la carta que llevara para el virey de Nabarra D. Alonso de Idiaquez, duque de Ciudad Real, el cual le respondió ofreciéndose para todo lo que desease.

En el capítulo 2.º comienza como en el anterior con la copia de la instrucción real que dice:

«Hareys notificar á las dichas Villas q.º por sí ó sus procuradores parezcan ante nos y os ynformen por escrito ó de palabra de todo lo que les ocurriere para la justificación de su pretensión y presente los papeles, títulos ó executorias y demás recaudos que tuvieren tocantes á ella para que con mas noticia podais proceder en la causa.»

Seguidamente el Sr. Villalobos indica que, habiendo notificado en 26 y 27 de Mayo del año 1617 á las villas de San Sebastián y Rentería que acudiesen al lugar del Pasaje de la parte de Fuenterrabía para señalarles audiencia, en la cual le mostrasen los derechos y reclamaciones que tuviesen que exponer para formar juicio cabal de los puntos sometidos á su examen para el conocimiento perfecto del estado del puerto. A todas estas audiencias y averiguaciones acudió un escribano para dar más autoridad á la investigación de los hechos.

CAPÍTULO 3.º

«Reconoceréis con atención el Puerto del Pasaje y la capaci-

dad seguridad y fondo que tiene y si se conserva la limpieça del Puerto, ó se ympide á causa de las carenas aprestos, obras de marea y bajeles que dan al traves y de los lastres que allí se hechan y la forma que podría aver para que esto se remedie y el dicho puerto quede limpio y capaz para los navios demás armadas y de particulares que allí entraren.»

A continuación el Sr. Villalobos hace una descripción aproximada de la entrada del puerto y de la orilla del Pasaje de Fuenterrabía. Indica que el sitio de la Torre vieja hasta el palacio de Villaviciosa, ó sea enfrente de la torre de San Sebastián, es el más fondable del canal.

En este Pasaje existen, dice: 124 casas, menos 9 deshabitadas. En el de Fuenterrabía hasta cerca del astillero real, 183 casas, de las cuales son derruidas 48 y no habitadas 47.

Ocupándose del estado del fondo de la bahía añade más adelante: «Desde las segundas cassas de la parte de San Sebastián, mar baxa, no es ya puerto fondable porque desde aquí queda todo en seco ansi yendo á la herrera como al biaje de Rentería que desde la carnicería del pasage de Fuenterrabía todo baxa mar queda seco y es playado».

Describe después el lugar de Lezo, al cual le cuenta 100 casas; continuando la relación de las orillas del puerto. Habla de Rentería, de la cual dice «tiene una iglesia bien labrada y enlosadas las calles, habiendo sido sin duda en tiempos atrás mejor su población», teniendo en aquella época 287 casas y 765 habitantes.

En la orilla Sur, mencionando sólo la población de Alza y la Herrera hasta Salit-Melet como comienzo del Pasaje de San Sebastián.

La altura de la marea la señala en siete codos y medio en aguas vivas.

Respecto á la capacidad del puerto, indica que, puestos de tres en tres y de cuatro en cuatro, cabían delante de la plaza de San Juan más de 60 navíos de 600 toneladas y mar hasta los molinos de Churutallo.

Calcula á continuación los navíos que podían cobijarse en el puerto, é indica que delante de los Pasajes, aunque quedasen sobre el fango, no es inconveniente, porque lo blando del fondo hace no cause perjuicio.

Reconoce la seguridad del puerto como condición especialísima, haciendo constar que, según los naturales, jamás se vió en peligro por accidente de mar ninguna nave dentro de él.

Se ocupa de la profundidad del puerto y señala las siguientes: el bocal del canal medía 18 brazas; en la banda de San Juan á 150 varas; de la peña de Arando, 5 y media; en la punta de Pumuraque y junto á la ensenada de la bolsa, 7; en Conde Mastí, 6; junto al miradero, 6 y media; y siete al lado de la iglesia de San Juan.

Frente al palacio de Villaviciosa comenzaba á menguar el fondo con mucha rapidez, alcanzando solamente cuatro brazas.

Del lado de San Sebastián hacía Pasajes, 3 brazas, mar adelante, quedaban en seco en baja mar.

El autor lamenta lo rápidamente que se cegaba el canal, porque vió frente al palacio de Villaviciosa unos buques que estaban tocando en parte en baja mar.

En aquel entonces existían las siguientes naves sumergidas en la bahía, sin contar con otras que por hallarse más profundamente hundidas, no podían ser apreciadas.

Frente al Pasaje de Fuenterrabía hallábase un navío de 400 toneladas, el cual en marea baja dejaba ver sus palos. Otro del mismo porte, é inmediato á este quedábase todo en seco en las aguas vivas. En los astilleros reales y sus cercanías, existían otros buques hundidos de más de 500 toneladas. En la parte de San Sebastián había otro bajel de 600 toneladas, entero y dado al través, que también dice: «Es flogedad de las justicias del dicho puerto no tratar de que se saque del agua donde esté éste: se quemó y quedó allí».

Después de lamentar tanto abandono, dice lo siguiente: «Junto á la iglesia de San Juan de este Pasaje (el de Fuenterrabía) que es lo mejor y más fondable del canal, se hundió la nave del general Oquendo que, viniendo de la jornada de Inglaterra, se voló, y aunque se sacó gran parte de la artillería se pudiera sacar el lastre y quilla del navío».

Prosigue dando cuenta de más buques idos á pique en el canal y menciona, entre ellos, una barca cargada con ruedas de molino, y la nave del capitán León del Surco, perdida junto á la punta de las Cruces.

Frente á la casa de Galfara, entre la torre de San Sebastián y la punta de la Cruz, describe la playa existente, afirmando que era muy crecida, por echarse en ella los lastres, habiendo aumentado por esta causa la arena que la elevaba.

Las naves que venían de Terranova causaban gran daño al puerto, bajo el aspecto de su limpieza.

El cargamento de grasas y pescados era acondicionado por medio de ramas de árboles colocadas al lado del navío.

En el fondo de éste ponían cañas menudas que, unidas á la grasa, formaban una mezcla densa y pesada, la cual, al descargar el lastre iba al fondo toda esta sustancia, desliyéndose en el agua la parte untuosa enturbando enormemente la superficie en que se hacían estas faenas.

Como eran muchas las operaciones semejantes y grandes las cantidades arrojadas al fondo, disminuía sensiblemente.

El autor propuso que ésta costumbre y la de la carena y lastre, se modificasen, haciendo que la primera de dichas operaciones, ó sea la de la descarga, fuera del canal, y la del lastre en condiciones que no causare perjuicios al fondo de la bahía.

Las carenas se efectuaban en la ensenada de Conde-Marte y en la «que sirve de plaza al Pasage de Fuenterrabía», para cuya operación se dejaba en seco la nave, dándola fuego con unas yerbas que en gascón llaman *homb*.¹

Estas faenas no producían estorsión alguna.

El haberse estancado el aprovechamiento del lastre motivaba grandes perjuicios, haciéndoles resaltar el autor del informe.

Parece ser que, en las faenas de recogerle, se empleaban durante el tiempo en que era libre, gran número de mujeres, las cuales le amontonaban lejos del agua. Esta operación se llevaba á cabo durante el verano para vender dicho aprovechamiento en la estación invernal.

Con el estanco impidióse este tráfico, que sólo ejecutaba el torrero, explotando para este uso las canteras ribereñas al canal, de las que se desprendía arena, que al verterse sobre la orilla, aumentaba el fondo. Grandes eran las quejas que producía este sistema prohibitivo, dadas por los capitanes de las embarcaciones que frecuentaban el puerto.

La concurrencia de naves extranjeras en aquella época era bastante numerosa: las bretonas pasaban de 100, y de inglesas y danesas² otro tanto. De Bizcaya acudía con vena de hierro gran cantidad de bajeles, los cuales desembarcaban en San Juan, en el barrio así llamado, sin duda por esta causa. Este cargamento era conducido á las herrerías de Rentería y valle de Oyarzun.

Los bizcainos protestaban también del estanco del lastre, á los cua-

(1) Helecho.

(2) Más adelante me ocuparé de este asunto.

les les traía mucho perjuicio el tener que pagar 8 reales por cada barcada; pues como su recorrido era sólo de 20 leguas y hacían muchos viajes, les resultaba una merma grande en sus ganancias.

Como en el día, las mujeres se dedicaban al oficio de bateleras: generalmente éstas eran viudas y solteras, de las cuales, según el autor, había un número extraordinario.

EL MARQUÉS DE SEOANE.

(Se continuará)

MUNDUAK DIGUNA

Mayatzian ereñak
 Uztan jorratuak
 Agorrian loratu
 Eta lekatuak
 Echeratzen diraden
 Illa ugariya
 Eta alare deitzen
 Diyote *Urriya*.

Munduko sariya da
 Izen aldatzia,
 Charrari, oea deitu,
 Ta ona, char jotzia.
 Izaiñ da *ur-illa*¹ bat,
 On utsa, nai bada,
 Urri., char., izen-petik
 Aterako ez da.

MIGEL A. IÑARRA-K.

(1) Ur-(r)-i-ya, *Ur=urre=urretu,=urreratu-illak-tik* dator ta «mes de apropiarse, recoger: acervar, apiñar,» esan nai du. Beste aldera. *Bil-(d)-illa=Bill-du-illa. Biltzeko-illa* da.



PASAJES EN 1617

NOTICIAS SECRETAS QUE AL REY D. FELIPE III
DIRIGIÓ D. DIEGO DE VILLALOBOS Y BENABIDES,
COMISIONADO ESPECIAL PARA ESTE EFECTO POR
DICHO MONARCA

(CONTINUACIÓN)

NECESIDAD Y FORMA DE LIMPIAR EL PUERTO

El informe manifiesta el estado de constante aumento del fondo, por lo cual predice que á no tomar la determinación de limpiarle prontamente, se cegarí y no tendría uso. Aconseja se traigan para estos trabajos «flamencos y otros extranjeros que tienen costumbre de limpiar los puertos y naves y sacar navíos hundidos.» Los gastos que ésta obra ocasionase, opinaba se hiciesen directamente y que recupere la Corona toda la jurisdicción de las aguas mero mixto imperio, quitando por tanto á los pueblos inmediatos lo que poseían.

Además de los beneficios que reportarían estas medidas al bien público, existía la razón de tener poco cuidado San Sebastián en lo referente á la limpieza de los fondos del puerto.

En 1.509 se proyectó edificar un muelle que, partiendo de la torre de San Sebastián fuese hasta la punta de las Cruces. Para esta obra ofreció dicha villa la suma de 12.000 ducados, y 24.000 libró el Monarca con este objeto. Sobre este murallón se pensaba construir almacenes en los cuales atracasen las naves. A este plan era contrario el señor Villalobos, siendo su opinión que el principal trabajo, al cual se debían dirigir todos los esfuerzos, era á la limpieza del fondo, dejando los senos del canal con las sinuosidades que tenía. Opinaba así mismo que las obras de fábrica se hicieren en la parte de la Plaza de San Juan que en aquel entonces formaba una pequeña ensenada.

CAPÍTULO 4.º

«Aberiguad el Título con que la dicha villa de San Sebastián pretende tener la torre que esta en su puerto y el Alcayde y personas que pone en ella su guarda y si es bastante para defensa ó seguridad del dicho puerto ó podría aver otra en parte mas conveniente.»

San Sebastián pretendía poseer la posesión de la torre del hoy Pasajes de San Pedro desde los tiempos de D. Sancho de Nabarra, el cual, como es sabido, al conceder el privilegio de fundación á dicha villa, le dió por términos por esta parte hasta Fuenterrabía.

Posteriormente los Reyes Católicos dieron otro privilegio á San Sebastián, confirmado por Felipe II, en el cual se hace merced de 64.000 maravedís de renta en cada año sobre las alcabalas de la provincia de Guipúzcoa, que comenzaron á contarse desde 1.517.

El motivo de esta donación fué el haberse edificado en aquella villa la torre que se hallaba en Pasajes de San Pedro sobre el canal. Este edificio, como se vé, debió ser construido á principios del siglo XVI, siendo derribado en 1867.

Hasta fines del siglo XVI nombraba San Sebastián un vecino para la guarda de la Torre y desde ésta época era un regidor de dicha villa el que la desempeñaba el cargo.

El autor se extraña «usase bara alta haziendo prisiones y otros autos jurídicos, para lo cual—dice—no me mostraron ni supe tuviesen otro título que el privilegio nombrado».

El regidor ejercía su cargo durante tres meses y solían echar á suerte el que había de desempeñar en el siguiente trimestre su cometido.

Los más codiciados eran los primeros y los últimos meses, porque en ellos correspondían la llegada de las naves de Terranova con grasas y pescados, á las cuales cobraban varios impuestos, además de seis reales diarios que les daba la villa de San Sebastián.

Dejaba bastante beneficio este empleo, porque el autor dice «ay más que desean su utilidad que no otro buen respeto con que á sido mayor la omisión y descuido para la que principalmente deuián de residir».

Se queja después del poco celo que demostraban no teniendo la vigilancia necesaria para impedir se echasen sobre el canal sustancias que le cegasen.

Respecto á la defensa del puerto, tal y como se hallaba en aquella época, opinaba el Sr. Villalobos que la torre era insuficiente para la necesaria y debida custodia de la entrada y salida de las naves que á él concurrían y nula para un ataque en caso de guerra. La extracción de moneda tampoco se podía evitar, por el estado de escasa vigilancia en que se hallaba. Encontraba muy fácil la posibilidad de un desembarco por cualquiera de las ensenadas, y con las exiguas condiciones de resistencia que la torre ofrecía, fácil era apoderarse de ella, pues sólo poseía unas débiles verjas de madera, las cuales cederían, seguramente, á una descarga de mosquetería.

Hace varias consideraciones para ponderar la importancia de fortificar el puerto de Pasaje, extendiéndose en comparaciones varias con los puertos cercanos, sobre todo con Fuenterrabía, de quien dice le favorece ser ciudad murada.

Respecto al punto en que debía colocarse la fortaleza, opina, (después de estudiar detenidamente las orillas del canal) que el lugar más apropósito es la punta de Churrutallo, en donde á la sazón existían dos molinos movidos por regular cantidad de agua. En esto coincidía con los que anteriormente habían hecho trabajos en el mismo sentido.

Celebra grandemente la posición del lugar elegido, por dominar la boca del puerto, así como las ensenadas de Conde-Marte, Aragorta y la iglesia del Pasaje, sin que hubiese parte alguna que no fuese posible enfilear por la artillería de la proyectada fortaleza.

Otra de las razones que alega para decidirse por este punto, es la imposibilidad que hay de tomarle desde tierra, donde—dice—«ni la arcabucería ni la mosquetería podían permanecer».

Propone se establezca, una vez construido el proyectado fuerte,

una cadena hecha de trozos de mástiles viejos con sus eslabones y los pedazos de los mástiles guarnecidos de hierro y trabados», aprovechando para esta obra los que existían de los navíos idos á pique y de los cuales se ha tratado anteriormente.

La operación de correr la cadena indica se hiciese con una barca, en la cual dos hombres la fuesen sujetando hasta colocarla en la villa del Pasaje de San Sebastián amarrándola con un candado.

Para recogerla, proyecta un torno que la fuese arrollando, haciéndose de día esta operación.

El fuerte que propone se erigiese el Sr. Villalobos comenzó á construirse el año 1621, terminándose cuatro años después.

CAPÍTULO 5.º

«Que derechos o ympuestos son los que los Alcaydes o Toreros del dicho Puerto del Pasaje an cobrado y cobran por razon de las carenas, Andaje o mollaje, lastre y de la vena y sal y otras cosas que diz que allí se pagan y de que tiempo a esta parte y con que título o permission y el efecto a que se aplican».

La operación de carenar se ejecutaba «enfrente á la fuente de Quer», y si eran pequeños del lado del Pasaje de San Sebastián para llevar á cabo estas faenas, se deslastraba la nave, teniendo que presenciar dichos trabajos un dependiente del torrero, al que se le abonaba el sueldo de un grumete; esto es, cuatro reales y medio. El torrero se beneficiaba con estas operaciones, poniendo un hombre para inspeccionar varias naves, cobrando el exceso del sueldo que cada uno daban al encargado, el cual por su parte ocultaba cuando le era posible el número de naves que había tenido que vigilar.

Otros muchos abusos menciona el autor del escrito, algunos de los cuales dieron lugar á reclamaciones que más adelante se expresarán.

Los navíos que venían de San Sebastián con licencia de ésta villa á descargar, pagaban por derecho de muellaje dos reales al arrendador del puerto de la inmediata villa, el cual decía que sin su licencia no podían descargar en el puerto del Pasaje. También se cobraba el impuesto del lastre, en forma que daba lugar á muchos abusos, como se hizo notar antes, al tratar del estanco de ésta materia.

Lo más curioso de éstos hechos es que la villa de San Sebastián negaba que sus torreros efectuasen estos vejámenes, manifestando «que

si lo hacen es sin su sabiduría por donde se prueba no tienen premisso de hazello que los torreros con su cobdicia an ympuesto estos daños para su grangeria y como ellos son la misma villa no se castigan los escesos que tienen en ellos».

Un procurador de tierra de Labort, se presentó al Sr. Villalobos para protestar de los abusos de los torreros, regidores de la torre del Pasaje, sobre la imposición de las exenciones del lastre, anclaje, sal, carena y otros. Se redactó una exposición en este sentido, que fué elevada al Real Consejo de Guerra.

EL MARQUÉS DE SEOANE.

(Se concluirá)

JUAN JOSE GAINZATARRAREN LOTERIYA

Juan Josek loteriyari
nairik bein jokatu,
chartel bat zuben iru
pezetakin artu;
bada ez baitzitzaion
artuba damutu,
berrogeita bat duro
zitzaizkan tokatu.

Urrengo jokaeran
lenguan bezela,
artu zuben lengoko
lekuban chartela;
bañan jakin zanean
artan etzubela,
esan zuben tranpiya
egiten zutela.

RAMÓN ARTOLA.



PASAJES EN 1617

NOTICIAS SECRETAS QUE AL REY D. FELIPE III
DIRIGIÓ D. DIEGO DE VILLALOBOS Y BENABIDES,
COMISIONADO ESPECIAL PARA ESTE EFECTO POR
DICHON MONARCA

(CONCLUSIÓN)

CAPÍTULO VI

«Informaros eys si la Provincia pretende que se haga novedad en lo que toca al trato del dicho Puerto del pasaje o que se conserve el de San Sebastián de la manera y en el estado que al presente se halla».

Después de hacer una relación del modo como funcionaban las juntas generales de la provincia de Guipúzcoa, manifiesta que el espíritu de ésta era en general favorable al libre trato del puerto del Pasaje; pero que pesando mucho en las decisiones de aquella asamblea, la villa de San Sebastián, por tener ésta más número de fuegos y ser, naturalmente, parte interesante en que continuasen las cosas como se hallaban, conseguiría sobreponerse al deseo general; haciendo imposible se tomara un acuerdo definitivo.

Evidencia las ventajas del libre trato y con más extensión y detalles se ocupa de ésta materia en el siguiente capítulo:

CAPÍTULO VII.

«Averiguareis que Villas o Lugares de mas de la Renteria son los que pretenden que se buelva abrir el dicho trato del pasaje y las raçones y convenencias en lo que lo fudan.»

Las villas que, además de Rentería, pretendían el libre trato del puerto del Pasaje, eran: Oyarzun, al cual y á su valle le asignaba seiscientas casas en sus tres barrios; los dos Pasajes con trescientas siete; Lezo con ochenta vecinos. También era partidario de esta medida Fuenterrabía, y públicamente habian hecho constar en diversas juntas estos mismos deseos. Tolosa, Segura, Mondragón, Villafranca y otras varias villas. Irún deseaba esto mismo, pero no quería malquistarse con San Sebastián, haciendo ostensibles actos en este sentido.

Sintetiza las diversas causas que existían para tomar medida tan importante, cual era el libre comercio del puerto del Pasaje, en un considerable número de conclusiones razonadas á este fin.

Las más importantes y que mejor reflejan el estado del asunto, son, entre otras, las siguientes:

El muelle de San Sebastirín no era capaz para satisfacer las necesidades comerciales de la provincia, principalmente para el abasto de los cereales que necesitaba.=Al puerto del Pasaje, por su mayor capacidad, podían acudir más naves, por cuya razón la provincia estaría mejor surtida.=Siendo sus habitantes inclinados á libertad, llevaban á mal que una villa particular fuese la que dispusiese de sus negocios. Como medida política consideraba el autor conveniente que volviese á poder del Rey el mencionado puerto. Reconoce los derechos que tenían adquiridos los Pasajes, Rentería y valle de Oyarzun para usar de ellos cuando fueron fundadas estas villas y hallaba por tanto justísima su reincorporación. Las trabas que ponía San Sebastián llegaban al punto de no poderse vender el pescado fresco que traían del mar, así como tampoco salado, curado ó escabechado, teniendo que llevarse á la entonces villa para su enagenación, así como las ballenas y demás pescas. Estas prohibiciones causaban grandes contrariedades á la marinería, la cual, al verse sin utilidades en su industria, emigraba abandonando sus faenas. Las causas que produjeron el apoderarse San Se-

bastián del puerto habían cesado,—según el autor,—con holgura, porque fué una de las principales el proteger á dicha villa, y resultaba en aquel entonces que dentro de su recinto no cabían más casas que las seiscientas y pico que tenía. Los vinos y sidra que recolectaban los propietarios en los alrededores, ascendía su producto á noventa mil ducados. Desde que San Sebastián poseía la jurisdicción del puerto, éste se había cegado de tres partes dos, no demostrando la villa intento para remediar este evidente mal.

Supone el autor que no se trataba de evitar este daño para alejar el peligro de la emancipación del Pasaje. =Los pueblos comarcanos con el libre trato, limpiarían sus orillas por las conveniencias que éste beneficio les habría de causar. Así mismo cesarían los odios y rencores que entre éstos habitantes y los de San Sebastián existían en aquella época y que eran muy enconados.=Crecería con el libre trato la población y se abastecerían de géneros baratos, como sucedía ántes de existir aquella disposición.

Cita el caso de no haber en Fuenterrabía (que como presidio era población muy concurrida) trigo para su consumo, y no pudiéndolo llevar de San Sebastián, les fué necesario á sus habitantes salir al mar á procurárselo por fuerza, con mano armada.

La falta de cargadores se evitaría para lo sucesivo, y esto—dice el autor—«haría que los soldados no anduvieran cargando lios sirbiendo de mocos de caualllos todo en desonor de los buenos usos de la milicia española y tambien se abarataría la villa¹ que es el lugar más caro que hay en toda la costa de España.»

Las mercancías procedentes de Nabarra suponía que con esta medida no irían á los puertos de Francia para embarcarse, como sucedía en aquella época, viniendo al Pasaje todas las lanas, pipería, hierros, etc., etc., con que se traficaba en el país vecino. Tenía también el inconveniente éste comercio para los intereses de España que al retorno traían del extranjero pescados salados y secos de Inglaterra, aprovechando los arrieros el retorno de sus récuas.

Hace constar lo ilusorio que resultaban las residencias que sufrían los torreros del Pasajes, «por que ellos son la villa y dueños los unos por los otros de sus excesos, quedando siempre el daño sin castigo».

Procedía—dice—exigir la devolución de las cantidades indebida-

(1) San Sebastián

mente recaudadas por los torreros, volviendo ahora «de una vez que los que la han tomado son hombres ricos de quien puede y es justo cobrarlo».

CAPÍTULO VIII

«Que nabios son los que ynbiernan en el dicho Puerto del Pasaje y si puede resultar algun daño o peligro de que asistan en el, que daño o perjuicio se a seguido a los dichos vezinos de la Villa de la Renteria y a los de su contorno de la prohibició del trato del pasaje y si los Torreros o Alcaydes de la dicha torre les molestan no consintiendoles llevar libremente con sus barcos la provision que an menester para su sustento llevandoles derechos penas y otras cossas».

Los navíos que invernan en Pasajes generalmente en aquella época eran en su mayoría bretones y franceses, dedicados á la pesca del bacalao y ballenas. Su porte era por lo general de 150 toneladas. Se reunían en número superior á 100.

También acudían con sal otras naves más pequeñas, las cuales conducían cada una 400 fanegas de ésta mercancía.

Las buenas condiciones de éste puerto contribuían á esta concurrencia, porque de todo el litoral era el más apropósito para pasar la estación de invierno.

Durante el verano acudían con mineral de hierro unas sesenta naves procedentes de Bizcaya, de 500 quintales, haciendo repetidos viajes con este cargamento. Como se dijo antes, surtiendo las herrerías de Rentería y valle de Oyarzun.

Concurrían así mismo al puerto mencionado todas las naves que se construían en los astilleros situados en la costa, por ser esta bahía la única en que podían hallar lugar donde encontrarse á flote durante las bajas mareas.

El autor manifiesta que durante el tiempo que estuvo en el Pasaje había seis grandes navíos de más de 700 toneladas equipándose.

Propone el Sr. Villalobos se reglamente la adquisición del lastre y se impida el que se arrojen sobre las aguas materias que perjudicasen la limpieza del puerto. También era de opinión se registrasen las embarcaciones, para impedir la saca de moneda, y de la instalación de una aduana en el caso de que se volviera al libre trato. El punto más apropiado—según el autor—para instalar dicha oficina, era la torre del Pasaje de San Sebastián.

Insiste mucho en los vejámenes de los torreros regidores y en la necesidad de poner término á una situación tan tirante, y con gran extensión repite el mal trato que se daba á los habitantes de los pueblos comarcanos, citando hechos abusivos que reflejaban el estado de perturbación que causaba aquel modo de administrar el puerto.

CAPÍTULO IX

«Hareys hazer una planta del dicho Puerto del pasaje la mas particular que se pueda con su ribera hasta la dicha villa de la Rentería señalando el sitio de los astilleros y las demas circunstancias que os pareciere apropósito y hareys de todo lo referido relación particular la qual con los demas papeles que se causaren entregareis á mi infra escrito Scrivano para que haviendose visto se provea lo que convenga á mi servicio. dada en Madrid á 25 de Abril de 1617».

Describe el autor el plano que levantó, expresando sucintamente la situación de las orillas, de la bahía, ensenada, canal, etc., etc. Dicho plano no se halla con el original de que he tomado estos apuntes; sólo hay una copia en tamaño pequeño y hecha con relativa perfección. Sin duda el aludido iría al Consejo de Guerra ó á otro centro superior.

Termina el informe secreto del Sr. Villalobos con una razonada série de consideraciones fundadas en los hechos expuestos anteriormente y que vuelve á repetir, para opinar de una manera decisiva por la conveniencia del libre comercio del puerto y su incorporación á la corona.

Las extorsiones causadas á los pueblos inmediatos por los excesos de los torreros; la disminución de la población debida á la falta de movimiento en dicho punto; las quejas y disputas que de continuo existían entre los habitantes de aquellos lugares; el abandono en lo referente á la limpieza del puerto, así como el haber llegado San Sebastián á tener un número excesivo de habitantes ricos que podían sufragar fácilmente las necesidades, deciden al autor por rogar al Monarca tome aquella medida que considera justa, razonable y conveniente.

EL MARQUÉS DE SEOANE.

